

Déplacements Citoyens

Association Loi 1901

Palais du Travail , 9, place Lazare Goujon - Villeurbanne
N° d'association : W 69 1054633 (Préfecture du Rhône)

Adresse postale :

chez Jean Murard, Président -110, rue Hénon - 69 004 - LYON
courriel : murard3735@wanadoo.fr

Contacts téléphoniques :

04 78 29 19 92 (J. Murard) - 04 72 44 24 51 (J.C. Reverchon)

Contribution du 15/12/ 2009 à l'enquête publique sur le projet de révision du plan local d'urbanisme de Décines-Charpieu en vue de la construction d'un grand stade *présentée par Jean Murard, Président*

Introduction	page 2
I - Considérations générales : éthiques et économiques	page 3
II - Examen critique	page 3
1. La solution du Grand Stade historique de Gerland aurait dû être présentée au public lors de la concertation publique préalable.	page 4
2. Le stade de Gerland peut être rénové et éventuellement agrandi.	page 4
3. Une comparaison approfondie entre les sites de Gerland, Le Puisoz et Décines met en évidence que Gerland serait la meilleure solution et que Décines serait la plus mauvaise	page 6
4. En terme d'accessibilité en transports en commun, c'est notamment le jour et la nuit entre Gerland et Décines.	page 9
5. Les financements publics à prévoir sont laissés dans l'ombre. Ils sont énormes (très au delà de 300 millions) et totalement disproportionnés avec le service rendu aux citoyens	page 9
6. Le Groupe O.L. n'a pas aujourd'hui les moyens de se lancer dans une aventure aussi risquée que ne le serait le projet O.L. Land	page 10
Conclusion:	page 10
Nous n'avons pas besoin d'un deuxième grand stade , surtout aussi mal placé que celui de Décines. Gerland, éventuellement rénové et agrandi, doit rester le Grand Stade de Lyon. La révision du PLU de Décines doit être rejetée.	

Annexes :

- Annexe 1 : Croquis de face et croquis en coupe du projet d'agrandissement de Gerland
- Annexe 2 : Comparaison multi critères des trois sites de Gerland, Le Puisoz et Décines
- Annexe 3 : Étude comparative Gerland/Décines d'accessibilité en transports en commun
- Annexe 4 : Contribution Déplacements Citoyens 2/11/2009 sur projet tram Bron- Eurexpo
- Annexe 5 : Dépenses publiques qui seraient à engager essentiellement au profit de l'O.L.
- Annexe 6 : La santé financière de l'O.L.

Introduction

Le sport en général et le sport spectacle en particulier, dopé par la télévision, ont pris ces dernières décennies une place de plus en plus importante dans nos sociétés.

Le football en est une illustration marquante, avec des enjeux financiers qui deviennent énormes. Les salaires des joueurs professionnels se situent en moyenne en France à 3 ou 4 fois les indemnités d'un parlementaire (30 ou 40 fois pour les joueurs vedettes). Suite aux surenchères entre clubs, le prix d'achat des joueurs négociés dans une sorte de bourse qui ne dit pas son nom, ont grimpé d'année en année ces dernières décennies.

Après l'engouement de 2008 pour le Championnat d'Europe des Nations, un grand nombre de nos concitoyens vont se passionner pour la Coupe du Monde 2010 en Afrique du Sud. Cela leur permet de oublier, au moins provisoirement, la crise économique, sociale, énergétique et climatique que nous connaissons.

Sur le plan local, les Lyonnais sont aussi nombreux à être fiers des résultats de leur équipe de foot, l'O.L., et, élus en tête, ils estiment que c'est bon pour l'image de notre agglomération.

Faut-il pour autant se lancer dans l'aventure commerciale dite du "Grand Stade", projeté par le club sur la commune de Décines, avec un concours financier substantiel des collectivités publiques ?

L'Association Déplacements Citoyens qui, aux termes de l'article 2 de ses statuts, a pour objet de s'intéresser aux questions urbaines, routières et de transport, **s'est déjà prononcée le 25 juin 2008 contre ce projet de révision du P.L.U. de Décines.**

Soucieuse de l'intérêt général, elle avait estimé il y a 18 mois qu'il était nécessaire de renoncer à ce projet de Grand Stade à Décines et de *"travailler prioritairement de manière approfondie sur les aménagements ou agrandissements susceptibles d'être réalisés au Stade de Gerland, dont l'accessibilité est incomparablement meilleure"* (page 8 de sa contribution)

Son avis défavorable est venu se rajouter à ceux de la très grosse majorité des citoyens qui se sont exprimés, à savoir :

- 223 avis sur 231 ayant rejeté expressément la révision du PLU
- 522 avis sur 576 ayant rejeté l'implantation du grand stade à Décines

Il s'en est suivi un avis défavorable du commissaire enquêteur en date du 9 juillet 2008. Mais cela n'a pas empêché la Communauté Urbaine de présenter une deuxième proposition de révision, qui ne tient pratiquement pas compte des principales critiques formulées il y a 18 mois par les quelque 800 participants à l'enquête.

I - Considérations générales :

1. Point de vue éthique :

Après avoir rendu le 9 juillet 2008 son avis défavorable, étayé par des avis particulièrement circonstanciés de très nombreux citoyens et de bon nombre d'associations s'étant exprimés dans le même sens sur les registres d'enquête, le commissaire enquêteur désigné pour l'enquête publique sur la révision du PLU de Décines a fait l'objet de pressions de la part du Grand Lyon pour qu'il revienne sur son avis.

Ce qui nous attendons des 3 commissaires enquêteurs désignés le 4 août 2009 par le Président du Tribunal administratif est donc qu'ils fassent preuve d'une indépendance d'esprit particulièrement aiguë vis à vis de l'O.L. ou du Grand Lyon.

Dans un contexte où les présidents de ces deux entités ont fait depuis 3 ans du projet de Grand Stade de Décines un de leurs principaux chevaux de bataille, n'acceptant pas que leur projet puisse être remis en cause. Ils ont ainsi refusé jusqu'à ce jour d'organiser un véritable débat contradictoire entre l'intérêt respectif des solutions Gerland et de Décines.

2. Aspects économiques :

Les grandes enceintes sportives ont souvent un taux d'utilisation très faible. Les exemples ne manquent pas dans le monde, d'installations très coûteuses construites pour de grandes compétitions (Jeux Olympiques, Coupe du Monde de football, Championnats continentaux) qui sont aujourd'hui presque en déshérence.

Pour ne parler que de notre Grand Stade de Gerland (nous disons bien "grand stade", avec une emprise au sol d'environ 6 ha, équivalente à celle envisagée pour le projet Décines, et à peu près deux fois celle du stade Geoffroy Guichard à St Etienne), il est manifestement sous utilisé.

La seule certitude ce sont les 19 matches par an du championnat de France. Le nombre des autres matches : en Coupe de France, en Coupe de la Ligue et en Coupe d'Europe est fonction des résultats : il faut de bons résultats dans l'ensemble de ces compétitions, plus quelques autres grandes manifestations sportives ou autres, pour atteindre un chiffre total de 35

Le taux d'utilisation de l'équipement est donc très faible : 35 jours maxi sur 365, c'est à peine 10 % des jours de l'année, et quelques heures seulement par jour d'utilisation, ce qui conduit à **moins de 200 heures d'utilisation par an**.

Rien à voir avec la plupart des équipements que nous utilisons à longueur d'année, qu'il s'agisse de résidences principales, d'équipements hospitaliers, scolaires et universitaires, d'équipements de l'Etat et de nos collectivités territoriales, de ceux des secteurs agricole, tertiaire ou industriel (dont certains fonctionnent à feu continu), de nos routes et autoroutes ou des salles de sport de nos quartiers;

Ce qui explique le faible nombre d'emplois, équivalent temps plein, généré par les clubs de football.

Ces considérations doivent nous conduire à mieux utiliser des équipements existant, à l'instar de ce qui se passe à Milan où les deux équipes de football (le Milan AC et l'Inter) utilisent tour à tour le stade de San Siro, permettant de le rentabiliser deux fois plus que s'il était au service d'une seule de ces deux équipes.

Alors qu'à Lyon, agglomération deux fois plus petite que Milan, l'on voudrait nous faire croire que nous aurions besoin de deux grandes stades pour une seule grande équipe

Dans la situation de crise énergétique, climatique, économique et sociale que nous connaissons aujourd'hui, il est donc indispensable de "rentabiliser" les équipements beaucoup mieux que dans le passé, en augmentant fortement leur taux d'utilisation. Afin de se montrer beaucoup plus économe de nos ressources physiques et financières.

II - Examen critique du projet :

1. La solution du Stade historique de Gerland aurait dû être présentée au public lors de la concertation publique préalable

Comme nous l'avons déjà souligné dans notre contribution du 25 juin 2008, le dossier de concertation préalable de 2007 indique pourquoi le site de Décines, au Grand Montout, a été préféré aux 5 autres sites étudiés à Vénissieux, Bron, Vaulx en Velin et Jonage/Pusignan, mais il ne donne aucune information sur les raisons pour lesquelles les options aménagement ou/et augmentation de la capacité du Stade de Gerland n'ont pas été étudiées.

La concertation de 2007 a donc été tronquée, et les deux procédures d'enquête publique successives closes respectivement le 25 juin 2008 et le 15 décembre 2009, l'ont été également sur ce point essentiel. Elles ont complètement passé sous silence que Lyon était doté d'un grand stade, à Gerland, susceptible d'être rénové et agrandi, comme du reste il l'avait déjà été en 1998 pour la Coupe du Monde de football organisée en France.

En réalité, depuis l'introduction en bourse, en février 2007, du titre OL Groupe, les présidents de l'OL et du Grand Lyon avaient privilégié l'option Décines, à 12 km de Bellecour, là où les terrains étaient les plus vastes (plus de 50 ha) et où ils étaient beaucoup moins chers qu'en centre-ville.

Avec une communication le plus souvent mensongère, ils ont tout fait pour vendre leur "bébé Grand Stade" aux élus et aux habitants de notre agglomération pour, selon eux, conforter l'image internationale de Lyon et développer la métropole lyonnaise.

Ce qui les a conduit, parallèlement, à dévaloriser l'image du Stade de Gerland

2. Le stade de Gerland peut être rénové et éventuellement agrandi.

A. La taille du stade de Gerland est suffisante au regard des critères demandés pour les Championnats d'Europe 2016

Le Stade de Gerland peut actuellement accueillir 41 000 personnes, ce qui est moins que le Stade de France à St Denis (80 000), le Parc des Princes à Paris ou le Stade Vélodrome de Marseille, mais vient en 4ème position des stades français.

Six des huit stades utilisés en 2008 en Autriche et en Suisse pour le Championnat d'Europe de football avaient une capacité de l'ordre de 30 à 32 000 personnes (dont Zurich et Genève) inférieure à celle de Gerland. Seuls, les stades de Bâle (40 000) et de Vienne (50 000) avaient une capacité égale ou supérieure.

Eu égard aux normes récemment rappelées par l'UEFA., les stades français sont suffisamment grands pour accueillir le Championnat d'Europe des Nations de 2016. Et contrairement aux affirmations des présidents de l'O.L. et du Grand Lyon, le stade de Gerland l'est aussi.

L'on peut rajouter que les matches ne s'y jouent qu'exceptionnellement à guichets fermés. Depuis le début de la saison 2009/2010, ce n'est à notre connaissance jamais arrivé, même pour les 4 matches du Championnat d'Europe des Clubs.

B. Gerland pourrait être éventuellement agrandi, et ceci, en valorisant l'architecture de Tony Garnier

Il n'est pas démontré que l'agrandissement soit nécessaire, mais ce serait possible. Les architectes qui ont travaillé sur cette possibilité nous ont transmis la synthèse de leurs études. Il en ressort que sa capacité pourrait être portée de 41 000 à plus de 50 000 places par la construction d'un étage supplémentaire de gradins dans chacune des deux tribunes latérales Jean Jaurès et Jean Bouin.

Après la rénovation, l'agrandissement et le rehaussement des tribunes des deux virages pour la Coupe du Monde de 1998, cette solution permettrait de rehausser les tribunes latérales au niveau de celles des virages (*voir en annexe 1, un croquis de face et un croquis en coupe de ces agrandissements*)

Contrairement à ce que le Président du Grand Lyon a avancé à plusieurs reprises pour justifier sa position, l'agrandissement peut être effectué, comme celui de 1998, dans le respect de la législation sur les monuments historiques.

Rappelons en effet que par un arrêté ministériel du 4 octobre 1967, le stade municipal de la Ville de Lyon a été inscrit, dans son ensemble, sur "*l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques*"

C. Gerland n'est pas situé dans une zone à risques :

L'argument selon lequel le stade de Gerland ne pouvait pas être agrandi à cause de sa situation en zone Seveso a été avancé à plusieurs reprises par le Président du Grand Lyon pour justifier sa position de ne pas travailler sur sa rénovation. Il n'a plus aucun fondement aujourd'hui du fait des modifications apportées par les services de l'Etat dans la limitation des zones à risques.

Mais en outre il était pour le moins curieux de mettre en avant ce type d'argument, alors que l'on continuait à utiliser le stade comme si rien n'était.

3. Une comparaison approfondie entre les trois sites de Gerland, Le Puisoz et Décines met en évidence que Gerland serait la meilleure solution et que Décines serait de loin la plus mauvaise.

Notre association, avec l'appui de la CEDRUL (Coordination pour l'environnement et les Déplacements Durables en Région Urbaine de Lyon), coordination associative à laquelle elle adhère, a travaillé à une analyse multi critères des avantages et inconvénients des trois solutions suivantes :

- Stade de Gerland, rénové et agrandi à 50 000 places
- Le Puisoz à Vénissieux, avec construction d'un nouveau stade de 60 000 places (site que l'O.L. avait rejeté pour cause de désaccord avec les propriétaires du site sur les conditions de reprise ou d'utilisation des terrains)
- le site de Décines, avec la construction d'un nouveau stade de 60 000 places

Sans prétendre avoir fait le tour complet du problème, elle a analysé les 3 sites sur près de 40 critères d'appréciation, classés dans 3 grandes rubriques (économique, environnementale et sociale) et a affiné progressivement ses analyses.

La version 6 de cette analyse (*voir annexe 2*) met en évidence que **la solution "Gerland rénové et agrandi" arrive en tête de son classement**, avec une note de 15/20.

Le site du Puisoz, très bien placé en terme d'accessibilité en transports en commun, recueille 12/20. **Enfin le site de Décines arrive de loin en dernière position avec une note de 5/20. En langage scolaire on appellerait cela une note éliminatoire.**

Sur de très nombreux critères, c'est en effet le jour et la nuit entre Gerland et Décines :

Sans reprendre l'ensemble du tableau, Décines cumule les inconvénients. C'est notamment le cas :

- pour l'image de Lyon à l'extérieur
- pour l'équilibre du développement de l'agglomération
- pour la limitation de l'étalement urbain
- pour l'accessibilité en transports en commun et en voiture
- pour les temps de parcours à partir du Centre de l'agglomération
- pour les dépenses publiques engendrées
- pour les nuisances environnementales
- pour les émissions de CO2
- pour l'impact sur les terres agricoles
- etc.

4. En terme d'accessibilité en transports en commun, c'est notamment le jour et la nuit entre Gerland et Décines.

A. Ce point est fondamental, car on ne peut avoir, pour un tel équipement, une diminution de la circulation automobile et des embouteillages sans de bonnes performances en terme d'accessibilité en transports en commun.

Et on ne peut avoir que des déboires en terme de circulation automobile et d'embouteillages, si l'on a une piètre desserte en transports en commun

Or, sur cet aspect, le dossier de révision du P.L.U. de Décines n'apporte aucun élément tangible. Il se limite à quelques considérations générales sans intérêt sur nos grandes lignes de métro à la page 48. Il oublie que l'accessibilité en transports en commun d'un grand équipement dépend essentiellement de la capacité du moyen d'accès à l'approche du dit équipement, et non pas de ce qui se passe à 5, 10 ou 15 kilomètres.

En l'état actuel du fonctionnement du réseau TCL, il suffit de rappeler, pour comprendre le déséquilibre entre les deux solutions :

- que la ligne B de métro qui dépose les spectateurs à 300 mètres du Stade de Gerland a une capacité nominale de 8 000 personnes à l'heure, par sens, et que cette ligne est en site propre intégral

- que la ligne de tram T3, dont la station Grand Large est à 1400 mètres du site du Montout, a une capacité de 1 600 personnes à l'heure, par sens, et que cette ligne n'est pas en site propre intégral. Elle doit en effet franchir environ 20 passages à niveau entre La Part Dieu et Décines et coupe donc à chaque fois la circulation automobile

(voir en annexe 3, à la page 2, l'étude comparative d'accessibilité en transports en commun des sites de Gerland et de Décines)

B. Proche du centre-ville, comme le sont de nombreux stades en France et en Europe, le stade de Gerland n'est qu'à 300 mètres de la station Stade de Gerland de la ligne B du métro. Il offre et il offrira encore plus dans l'avenir de très bonnes possibilités d'accès en transports en commun.

Cette ligne de métro est en premier lieu en correspondance avec la ligne D, à 4 stations de métro, avec la ligne A à 8 stations, avec la ligne de tram T2, à 3 stations et avec la ligne de tram T3, à 6 stations

Sa situation vient encore d'être améliorée avec l'ouverture il y a quelques jours de la gare SNCF Jean Macé, à 3 stations de métro, soit 5 minutes de parcours. Ce qui permettra à des spectateurs de Villefranche, Mâcon, Vienne, Valence, Bourgoin, Chambéry, Grenoble de venir confortablement par le train au lieu d'utiliser leur voiture.

Et elle le sera encore dans l'avenir très significativement :

- lorsque le prolongement en cours de la ligne B à la gare d'Oullins sera réalisé. La ligne sera en effet en correspondance directe avec 3 gares SNCF : au sud à Oullins, à environ 3 minutes de métro (sur la ligne SNCF de Givors et St Etienne), et, au nord, Jean Macé, à 5 minutes, et La Part Dieu, à 10 minutes (avec le passage des TGV et des trains des grandes lignes)

- lorsque la ligne de tram T1 sera prolongée du Confluent jusqu'à la station Debourg du métro B, ce qui vient d'être programmé par le Sytral à échéance 2014. Située à 800 mètres du stade, cette station permettra d'accéder à pied au stade en 10 à 12 minutes. Et lorsque cette ligne sera prolongée de Debourg à Grange Blanche et Villeurbanne, comme cela est inscrit au Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération, elle offrira de nouvelles possibilités aux habitants des 3ème, 7ème et 8ème arrondissements.

(voir en annexe 3, aux pages 2 et 4, l'étude comparative d'accessibilité en transports en commun des sites de Gerland et de Décines)

Ajoutons que les capacités horaires de la ligne B seront encore améliorées :

- prochainement, lorsque les sièges du métro vont être disposés parallèlement à la voie ferrée, au lieu d'être à la perpendiculaire, ce qui permettra d'avoir plus de places debout. Selon les estimations du Sytral, la capacité des rames pourrait être augmentée de 10 à 15 % *(voir en annexe 3, aux pages 2 et 4, l'étude comparative d'accessibilité en transports en commun des sites de Gerland et de Décines)*

- à l'horizon 2018/2020, au moment où les premières rames de métro en service depuis 1978 vont être progressivement remplacées par de nouvelles rames qui, pour la ligne B seraient à conduite automatisée, comme pour la ligne D. Cela permettrait de faire passer une rame toutes les 2 minutes au lieu de 3 minutes actuellement, soit, par sens, 30 rames à l'heure au lieu de 20 actuellement, ce qui représente une augmentation de la capacité horaire de 50 %

(voir en annexe 3, aux pages 2 et 5, l'étude comparative d'accessibilité en transports en commun des sites de Gerland et de Décines).

Notons par ailleurs que la longueur des quais permettrait de faire circuler des rames de 4 voitures au lieu de 3, ce qui offrirait des possibilités encore plus spectaculaires, mais dont nous n'aurions probablement pas besoin

C. Le site de Décines, au contraire, même avec beaucoup d'argent public dépensé pour une ligne T2 bis prônée par les présidents du Grand Lyon et de l'O.L., et pour des navettes supplémentaires sur T3 entre La Part Dieu et Décines, resterait très mal desservi en transports en commun.

Pour s'en persuader, il suffit de préciser que la ligne T2bis, avec un tracé qui devrait contourner l'aéroport de Bron par le Nord et Eurexpo par le Sud, aurait une distance à franchir d'une longueur de 14 km entre Grange Blanche et Décines-Montout !

Et le Sytral planche sur une ligne à voie unique dès la sortie de Bron !

On serait en pleine hérésie en terme de gestion des transports en commun et de gestion de l'argent public. *(voir en annexe 4, contribution de Déplacements Citoyens du 12 novembre 2009 au titre de la concertation sur le prolongement de la ligne de tram T2 vers Eurexpo)*

Au total, même en étant optimistes sur les fréquentations potentielles, l'ensemble de ces dépenses ne permettraient d'offrir, comme on va le voir ci-après, que des capacités horaires en transports en commun manifestement insuffisantes.

D. La synthèse des comparaisons entre les deux sites met en lumière une énorme différence de capacité horaire au profit de Gerland.

Telle qu'elle ressort *en annexe 3*, l'étude comparative d'accessibilité en transports en commun des sites de Gerland et de Décines permet de mettre en évidence les points suivants (pourcentages calculés dans l'hypothèse d'un stade plein) :

1. Avec les infrastructures existantes et le prolongement de la ligne B de métro de Gerland à Oullins, en cours de construction, le potentiel de spectateurs qui pourrait être acheminé en transports en commun en une heure serait respectivement de 11 000 pour Gerland (22% des 50 000 spectateurs, si le stade était agrandi) et de 2 400 pour Décines (4% des 60000 spectateurs) (*voir les pages 3 et 2 de l'annexe 3*)

2. Avec des créations et aménagements de certaines infrastructures et la mise en œuvre de nouveaux moyens envisagés par le Sytral, ces pourcentages pourraient être portés à l'horizon 2015 à 15 500 pour Gerland (soit 31% des 50 000 spectateurs) et à 6 400 pour Décines (soit 11 % des 60 000 spectateurs) (*voir les pages 4 et 2 de l'annexe 3*)

3. Enfin, avec les projets plus lointains d'automatisation de la ligne B de métro ou d'allongement des rames de 3 à 4 voitures, le potentiel acheminable en transports en commun pourrait approcher à l'horizon 2020 les 20 000 à Gerland (soit 40 % des spectateurs) contre 6 400 à Décines (soit 11 % des 60 000) (*voir les pages 5 et 2 de l'annexe 3*)

E. Les gros mensonges du Grand Lyon et de l'O.L.

Par une tricherie de présentation, les présidents de Grand Lyon et de l'O.L. continuent à afficher dans leur communication grand public que les transports en commun et les modes doux représenteraient 68 % des 60000 spectateurs venant au stade.

Leur stratagème consiste à compter dans les usagers des transports en commun plus de 25 000 automobilistes qui viendraient stationner sur les parkings d'Eurexpo et de Meyzieu, mais qu'il faudrait bien acheminer par des navettes de bus thermiques pour effectuer le parcours final de 5 ou 6 km séparant ces deux parkings du stade (et suppléer aux insuffisances des lignes de tram) puisque le parking situé à proximité du stade ne pourrait accueillir que 19 000 spectateurs..

Au delà de la communication mensongère pour le Grand Public, l'examen des chiffres détaillés des chiffres (*cf. dossier de présentation du projet de l'O.L. page 24*) met en réalité que 9000 spectateurs viendraient au Stade en transports en commun direct, sur la base d'un temps de remplissage du stade de 2 heures.

Ce chiffre de 9 000 en 2 heures est cohérent avec notre chiffre de 6400 en une heure qui ressort de notre comparaison figurant en annexe 3 et commentée au paragraphe 4.D. ci-dessus. On peut en effet estimer que les spectateurs seraient bien moins nombreux à arriver la première heure que la deuxième.

5. Les financements publics à prévoir sont laissés dans l'ombre. Ils sont énormes (très au delà de 300 millions) et totalement disproportionnés avec le service rendu aux citoyens

C'est dans ce domaine l'opacité ou l'obscurantisme. Les seuls chiffres que nous avons à nous mettre sous la dent remontent à la concertation publique de 2007 (*source : réunion publique du 17 octobre 2007 à Meyzieu*)

Les estimations avancées étaient les suivantes (en millions d'euros)

- Grand Lyon : de 63 à 80 millions
- Conseil Général à définir
- Sytral de 32 à 35 millions
- Etat de 20 à 30 millions

soit au total**de 115 à 145 millions**

non compris les financements par le Conseil Général

Pour la réunion du Conseil de Développement du Grand Lyon du 22 octobre 2009 au cours de laquelle nous avons pu pour la première fois nous exprimer, nous avons sollicité longtemps avant notre intervention une synthèse chiffrée. Il nous a été répondu par un chiffre global de 180 millions, sans qu'aucun détail ne soit produit.

Avec les moyens limités d'une association de bénévoles, nous avons donc réalisé une approche qui est forcément incomplète, mais dont l'assise est suffisamment solide pour que l'on puisse affirmer aujourd'hui que les investissements publics nécessaires pour desservir le Grand Stade dépasseraient très largement les 300 millions, et même probablement les 400 millions..

(voir en annexe 5, approche J. Murard en date du 15/12/09)

6. Le Groupe O.L. n'a pas aujourd'hui les moyens de se lancer dans une aventure aussi risquée que ne le serait O.L. Land

Même si l'O.L. a sauvé les apparences en vendant Benzema juste avant l'arrêté de son bilan au 30 juin 2009, sa situation financière s'est en partie érodée

(voir en annexe 6, approche J. Murard en date du 15/12/09)

Par ailleurs, les aléas existent dans les grands clubs professionnels comme dans les équipes nationales, avec des résultats inégaux au fil du temps, et, par ricochet, des périodes successives de prospérité et de difficultés. **L'O.L. n'est pas à l'abri d'un retournement de conjoncture. Ses résultats moins bons depuis un an sont un signal d'alarme**

Ajoutons aujourd'hui que le prix de l'essence, ajouté à celui des billets, plus les énormes difficultés de transport auxquelles il faudrait faire face pour accéder au stade de Décines, risqueraient d'être de plus en plus dissuasifs pour de nombreux spectateurs potentiels, augmentant la probabilité d'avoir une forte sous occupation des 60 000 places projetées

Conclusion

La présente contribution met en évidence que le projet de Décines serait néfaste à tous égards et que le maintien de l'O.L. à Gerland, rénové et éventuellement agrandi, serait la solution gagnante pour tous :

Gagnants les amateurs de foot qui disposeront à Gerland d'un réseau dense de transports en commun, au lieu de galérer pour atteindre Décines.

Gagnant le club de l'O.L. qui assurera un bien taux de remplissage de son stade et évitera de prendre des risques au delà de ce qu'il est en mesure d'assumer aujourd'hui

Gagnants les contribuables et les finances publiques

Gagnante l'image de Lyon en matière de développement durable : avec moins de circulation automobile et d'embouteillages les soirs de match, donc moins d'émissions de CO2 et de nuisances atmosphériques et sonores.

Gagnants les habitants, en premier lieu ceux de l'Est Lyonnais qui seraient le plus sinistrés avec l'hypothèse Décines

Gagnante l'image du Président du Grand Lyon s'il renonce à Décines et revient à une solution de bon sens, en prise avec les enjeux énergétiques, climatiques, économiques et sociaux de notre époque.

Gagnante l'écologie, sans d'énormes gaspillages de terrains agricoles

Gagnante la Ville de Lyon qui pourra conforter son stade historique de Gerland

Nous n'avons pas besoin d'un deuxième grand stade , surtout aussi mal placé qu'à Décines.

Gerland, éventuellement rénové et agrandi, doit rester, dans l'intérêt de tous, le Grand Stade de Lyon.

La révision du PLU de Décines doit être rejetée.

le 15 décembre 2009

Jean Murard
Président de Déplacements Citoyens